

**BẢNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN VÀ ĐỀ XUẤT KIẾN NGHỊ
CÁC THÔNG TƯ VỀ LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ**

**BỘ XÂY DỰNG
CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Hà Nội, ngày 19 tháng 9 năm 2025

**BẢN TỔNG HỢP Ý KIẾN, TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP Ý, THAM VẤN CHÍNH SÁCH
CỦA CÁC THÔNG TƯ TRONG LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ**

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, cơ quan lập đề xuất chính sách/cơ quan chủ trì soạn thảo đã tổ chức lấy ý kiến, tham vấn/phản biện xã hội đối với hồ sơ chính sách các Thông tư về lĩnh vực đường bộ.

1. Tổng số cơ quan, tổ chức, cá nhân đã gửi xin ý kiến, tham vấn/góp ý, phản biện xã hội và tổng số ý kiến nhận được: 04 Khu QLDB, 15 Sở Xây dựng và các phòng thuộc Cục ĐBVN.

2. Kết quả cụ thể như sau:

CHÍNH SÁCH HOẶC NHÓM VẤN ĐỀ, ĐIỀU, KHOẢN	CHỦ THỂ GÓP Ý/THAM VẤN/ PHẢN BIỆN	NỘI DUNG GÓP Ý/ THAM VẤN/ PHẢN BIỆN	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
I. Thông tư sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 36/2024/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và hoạt động của bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, điểm dừng xe trên đường bộ; quy định trình tự, thủ tục đưa bến xe, trạm dừng nghỉ vào khai thác			
Không có ý kiến			
II. Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 40/2024/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2024 của Bộ			

trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực đường bộ			
Điểm m, khoản 1, Điều 15	Sở XD Cao Bằng	<p>Khi khắc phục hậu quả thiên tai, xử lý ùn tắc, bảo đảm giao thông quy định tại điểm c, điểm d, điểm đ, điểm g, điểm h khoản 1, điều 15, Thông tư số 40/2024/TT-BGTVT thì Cục Đường bộ Việt Nam chỉ đạo về quy mô, giải pháp sửa chữa đối với các tuyến đường được quy định tại khoản 3 Điều 8 Luật Đường bộ, tuy nhiên công tác phục hậu quả thiên tai, xử lý ùn tắc, bảo đảm giao thông trên các tuyến đường quy định tại khoản 4 Điều 8 Luật Đường bộ thì chưa quy định về cơ quan chỉ đạo quy mô, giải pháp.</p> <p>Do đó, khi thực hiện xử lý ùn tắc, đảm bảo giao thông trên các tuyến đường này chưa có đầy đủ căn cứ pháp lý rõ ràng. Đề nghị sửa đổi bổ sung quy định cho UBND cấp tỉnh đối với tuyến đường quy định tại khoản 4 Điều 8 Luật Đường bộ</p>	<p>Các tuyến đường thuộc khoản 4 Điều 8 Luật Đường bộ thuộc phạm vi quản lý của UBND cấp tỉnh, do vậy không quy định lại thẩm quyền của UBND cấp tỉnh trong Thông tư.</p>
Điểm b, khoản 2 Điều 16		<p>Do một số xã, phường mới của tỉnh Cao Bằng sau khi thực hiện chính quyền địa phương hai cấp, cơ bản hiện nay không có công chức chuyên ngành về giao thông đường bộ, do đó việc thẩm định Hồ sơ hoàn thành khắc phục hậu</p>	<p>Việc quy định đã theo chính quyền địa phương hai cấp. Công tác lấy ý kiến thuộc thẩm quyền của UBND cấp tỉnh.</p>

		quả thiên tai,... sẽ khó khăn, khó đảm bảo tính hợp pháp, chính xác. Vì vậy đề nghị bổ sung nội dung cơ quan chuyên môn trực thuộc UBND các xã, phường khi thẩm định hồ sơ hoàn thành khắc phục hậu quả thiên tai, xử lý ùn tắc, bảo đảm giao thông; hồ sơ hoàn thành dự án khẩn cấp phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai đối với các tuyến đường do UBND xã, phường được giao quản lý phải xin ý kiến thẩm định của cơ quan chuyên môn trực thuộc UBND tỉnh (nếu cần thiết), mục đích là để kiểm soát chất lượng hồ sơ được đồng bộ, hợp lý, chính xác hơn.	
III. Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ			
Ý kiến chung	Sở XD Cao Bằng	Thiếu cơ chế bảo trì quốc lộ phân cấp theo Khoản 4 Điều 8 Luật Đường bộ, đề nghị Ban hành phụ lục hướng dẫn riêng	Theo quy định tại khoản 4 Điều 8 Luật Đường bộ, UBND cấp tỉnh có trách nhiệm quản lý quốc lộ phân cấp như đường địa phương, đề nghị Sở tham mưu UBND tỉnh thực hiện nội dung này theo quy định.
Ý kiến chung	Sở XD Quảng Ngãi	Thực hiện chính quyền địa phương 02 cấp, nhiều địa phương trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi xác định tìm đường làm ranh	Theo quy định tại khoản 4 Điều 8 Luật Đường bộ, đường xã thuộc trách nhiệm quản lý của UBND

		giới xã, phường nên hiện nay việc xác định đơn vị quản lý, vận hành khai thác, bảo trì tuyến đường gặp nhiều khó khăn. Kiến nghị quy định cụ thể, trách nhiệm của từng cơ quan, đơn vị trong công tác xử lý vi phạm hành lang an toàn đường bộ.	cấp tỉnh, do đó đề nghị Sở XD Quảng Ngãi tham mưu UBND tỉnh ban hành quy định cụ thể về nội dung này.
Ý kiến chung	Sở XD Quảng Ninh	Đề nghị sửa đổi cấp đơn vị hành chính theo tổ chức chính quyền 2 cấp và tên cơ quan, bộ ngành sau sát nhập trong Thông tư sửa đổi.	Đã được sửa đổi, bổ sung tại Thông tư số 09/2025/TT-BXD ngày 13/6/2025 của Bộ XD
Ý kiến chung	Sở XD Thanh Hóa	<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị sửa đổi, thay thế cụm từ “Bộ Giao thông vận tải”, “Sở Giao thông vận tải” thành “Bộ Xây dựng”, “Sở Xây dựng” - Đề nghị sửa đổi, thay thế thẩm quyền của UBND cấp huyện (cũ) để phù hợp với mô hình chính quyền địa phương 2 cấp và Nghị định số 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025 của Chính phủ. 	Đã được sửa đổi, bổ sung tại Thông tư số 09/2025/TT-BXD ngày 13/6/2025 của Bộ XD
		<p>Theo Nghị định số 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025 của Chính phủ.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tại điểm a khoản 2 quy định “Điều chỉnh phân loại đường bộ theo cấp quản lý quy định tại khoản 1 Điều 8 bao gồm: quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường thôn, đường đô thị, đường chuyên dùng”. - Tại khoản 1 Điều 23 quy định “UBND cấp xã thực hiện chức năng là cơ quan quản lý đường bộ thuộc UBND cấp huyện quy 	Theo quy định tại khoản 4 Điều 8 Luật Đường bộ, đường xã thuộc trách nhiệm quản lý của UBND cấp tỉnh, do đó đề nghị Sở XD Thanh Hóa tham mưu UBND tỉnh ban hành quy định cụ thể về nội dung này.

		<p>định tại khoản 6 Điều 2 Luật Đường bộ năm 2024”.</p> <p>Trước ngày 01/7/2025, các tuyến đường huyện do UBND cấp huyện quản lý; thực hiện chính quyền địa phương 02 cấp, Nghị định số 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025 của Chính phủ, tuyến đường này giao cho UBND cấp xã quản lý; tuy nhiên, thực tế hiện nay nhiều địa phương trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá xác định tìm đường hoặc tìm cầu (02 mố cầu nằm trên địa bàn 02 xã) làm ranh giới xã, phường nên việc xác định đơn vị quản lý, vận hành khai thác, bảo trì tuyến đường gặp nhiều khó khăn. Vì vậy đề nghị nghiên cứu quy định cụ thể đối với các trường hợp nêu trên, để thuận lợi trong quá trình thực hiện.</p>	
Ý kiến chung	Sở XD Thanh Hóa	Xem xét điều chỉnh, bổ sung một số quy định trong Thông tư theo hướng: Đơn giản hóa thủ tục hành chính, đặc biệt là hệ thống biểu mẫu, báo cáo áp dụng đối với cấp xã; rút gọn các quy trình kỹ thuật không cần thiết để phù hợp với năng lực tổ chức thực hiện tại địa phương.	Rà soát để sửa đổi, bổ sung về chế độ báo cáo
Ý kiến chung	Sở XD Thanh Hóa	Đề nghị bổ sung quy định cụ thể, trách nhiệm của từng cơ quan, đơn vị trong công tác xử lý vi phạm hành lang an toàn đường bộ.	Luật Đường bộ quy định Chính phủ quy định chi tiết về bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ (khoản 5 Điều 21) không thuộc phạm vi điều chỉnh của Thông tư này.

<p>Điều 3, Điều 4, Điều 5 về thành phần hồ sơ đề nghị cấp phép và thẩm quyền thực hiện cấp phép</p>	<p>Khu QLDB IV</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị quy định rõ thành phần trong hồ sơ (<i>bản chính hoặc bản sao có chứng thực</i>); - Điều chỉnh phù hợp với chính quyền địa phương 2 cấp và Bộ Xây dựng thay Bộ GTVT. 	<p>Nhất trí tiếp thu, đưa vào dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung</p>
<p>Điều 3</p>	<p>Phòng QL, TCGT</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Các thủ tục đã quy định tại Phụ lục của Quyết định số 1406/QĐ-BXD ngày 22/8/2025 của Bộ trưởng Bộ XD: Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 1, điểm c khoản 3 Điều 3 Thông tư 41 và Mẫu số 01 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư 41 <i>để cắt giảm, đơn giản hóa TTHC về chấp thuận thiết kế nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác</i>. Việc sửa đổi, bổ sung tập trung vào các nội dung sau: <ul style="list-style-type: none"> - Đơn giản hóa mẫu đơn tại Mẫu số 01 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư 41 như sau: <ul style="list-style-type: none"> + Bãi bỏ nội dung “do tổ chức tư vấn...lập (trường hợp thiết kế đã được thẩm định và phê duyệt thì ghi rõ số quyết định duyệt, cơ quan đã phê duyệt); + Đơn giản hóa, điều chỉnh lại nội dung cam kết tại đơn như sau: “(2)...(ghi tên đơn vị ký đơn) cam kết thực hiện đúng văn bản chấp thuận thiết kế nút giao đầu nối và theo quy định của pháp luật”. - Bãi bỏ yêu cầu về hồ sơ khảo sát và các nội dung liên quan đến khảo sát địa hình, 	<p>Nhất trí tiếp thu, đưa vào dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung</p>

		<p>địa chất.</p> <p>- Giảm thời gian giải quyết TTHC từ 07 ngày xuống còn 05 ngày.</p>	
Điều 3	Khu QLDB III	<p>- Bổ sung và hướng dẫn việc chấp thuận thiết kế đối với trường hợp đấu nối đi chung.</p> <p>- Bổ sung quy định về công tác kiểm tra, nghiệm thu nút giao đấu nối theo giấy phép thi công trước khi đưa vào khai thác sử dụng.</p>	Nghiên cứu tiếp thu
Điểm b khoản 1 Điều 3	Khu QLDB III	Thành phần hồ sơ quy định rõ bản chính hoặc bản sao có công chứng hoặc bản sao không cần công chứng	Nhất trí tiếp thu
Khoản 5 Điều 3	Khu QLDB III	<i>Đối với các nút giao kết nối giao thông thuộc dự án đầu tư xây dựng đường bộ do Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Xây dựng, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh (đối với các tuyến quốc lộ do UBND tỉnh được phân cấp quản lý) là người có thẩm quyền quyết định đầu tư, việc quyết định thiết kế nút giao đấu nối vào quốc lộ đang khai thác thực hiện trong quyết định phê duyệt dự án và không phải thực hiện quy định tại các khoản 1, 2, 3 và 4 Điều này;</i>	Nghiên cứu tiếp thu
Khoản 1 Điều 3	Sở XD An Giang	Theo điểm a khoản 2 Điều 30 Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ	Nghiên cứu tiếp thu

		<p>và Điều 77 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, quy định: “2. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm:</p> <p>a) Giao chủ đầu tư xây dựng nút giao đầu nối mới đường nhánh thuộc phạm vi quản lý vào đường chính đang khai thác theo quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư công và pháp luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư (trừ các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 27, khoản 2 và khoản 6 Điều 28 của Nghị định này và trường hợp dự án đầu tư do Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng và Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân cấp trên quyết định đầu tư);”</p> <p>Đối chiếu quy định trên, cho thấy: quy định thành phần hồ sơ về “Văn bản giao làm chủ đầu tư dự án xây dựng nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác” được quy định tại khoản 1 Điều 3 Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT chưa thống nhất với quy định tại điểm a khoản 2 Điều 30 Nghị định số 165/2024/NĐ-CP.</p> <p>Từ những nội dung trên, Sở Xây dựng An Giang đề xuất điều chỉnh nội dung quy định tại khoản 1 Điều 3 Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT như sau:</p> <p>“a) Đơn đề nghị theo quy định tại mẫu số 01 Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư</p>	
--	--	--	--

		<p>này;</p> <p>b) Hồ sơ khảo sát, thiết kế bản vẽ thi công công trình nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác, bao gồm: thuyết minh thiết kế, bản vẽ thiết kế nút giao đầu nối và bản vẽ hoàn trả kết cấu hạ tầng đường quốc lộ, bản vẽ tổ chức giao thông tại nút giao đầu nối, hồ sơ khảo sát địa hình, địa chất; văn bản/quyết định chấp thuận vị trí đầu nối vào quốc lộ đang khai thác trừ vị trí đầu nối không phải chấp thuận theo quy định tại Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ, Điều 77 Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ;</p> <p>c) Văn bản giao làm chủ đầu tư dự án xây dựng nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác (trừ các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 27, khoản 2 và khoản 6 Điều 28 của Nghị định này và trường hợp dự án đầu tư do Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng và Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân cấp trên quyết định đầu tư).”</p>	
Điểm c khoản 1 Điều 3	Các Sở Xây dựng: Cà Mau, Hải Phòng	<p>Đề nghị bổ sung: đối với tổ chức, cá nhân tự bỏ kinh phí để đầu tư dự án xây dựng nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác thì không cần văn bản này, cụ thể</p> <p>- Về hồ sơ đề nghị chấp thuận thiết kế nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai</p>	Nghiên cứu tiếp thu

		thác, tại điểm c khoản 1 Điều 3 có quy định “c) Văn bản giao làm chủ đầu tư dự án xây dựng nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác”. Đề nghị bổ sung như sau: “c) Văn bản giao làm chủ đầu tư dự án xây dựng nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác (nếu có)”.	
Điểm b khoản 2 Điều 4	Các Sở Xây dựng: Cà Mau, Lai Châu	<p>- Về cơ quan có thẩm quyền “Chấp thuận thiết kế nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác” được quy định tại điểm b khoản 2 Điều 3 và “Cấp phép thi công nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác” được quy định tại điểm b khoản 2 Điều 4:</p> <p>Đề xuất phân cấp về cho Sở Xây dựng thực hiện để giảm thủ tục hành chính.</p>	Nhất trí tiếp thu, chỉnh sửa dự thảo
Điều 3	Khu QLĐB I	<p>Hiện nay trên một số quốc lộ các địa phương đã quy hoạch đường gom, đường bên để các tổ chức, cơ quan, khu dân cư, cơ sở dịch vụ, sản xuất kinh doanh...đầu nối vào đường gom, đường bên đã được quy hoạch. Tuy nhiên nhiều địa phương UBND các cấp chưa xây dựng đường gom, đường bên. Nên các tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân... đã được chính quyền địa phương cấp đất nhưng không có đường vào. Do vậy, đề nghị xem xét điều chỉnh, bổ sung nội dung được phép đầu nối vào quốc lộ với điều kiện phải có ý kiến của UBND cấp tỉnh</p>	Nghiên cứu tiếp thu

		<p>và Cục Đường bộ Việt Nam; đồng thời nút giao đầu nối được thiết kế, xây dựng tuân thủ quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật; phù hợp với cấp đường và bảo đảm an toàn giao thông, năng lực thông hành của tuyến đường. Khi UBND các cấp xây dựng đường gom, đường bên các Nhà đầu tư/Chủ đầu tư có trách nhiệm đầu tư kinh phí cải tạo, xây dựng nút giao đầu nối vào đường gom, đường bên để đảm bảo an toàn giao thông; thì mới tránh được được tình trạng quy hoạch đường gom, đường bên bị treo gây khó khăn cho các Nhà đầu tư/Chủ đầu tư và sẽ không còn tình trạng đầu nối trái phép vào quốc lộ;</p> <p>Kiến nghị Bổ sung các nội dung liên quan đến khoảng cách các vị trí nút giao đầu nối mới vào quốc lộ trong đô thị để đảm bảo phù hợp với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng QC 41:2021/BXD.</p>	
Điểm b khoản 2 Điều 3	Các Sở Xây dựng: Lai Châu, Sơn La, Thanh Hóa	Sửa đổi điểm b khoản 2 Điều 3 thành: <i>“Đối với quốc lộ do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý, Sở Xây dựng chấp thuận thiết kế nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác”</i> .	Nhất trí tiếp thu
Khoản 5, Điều 3	Khu QLDB II	Khoản 5, Điều 3 Chưa rõ ràng vì trong nội dung này có từ “thẩm quyền quyết định đầu tư” , do đó trường hợp Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh là người quyết định đối với	Nghiên cứu tiếp thu

		<p>đường ngang (không phải quốc lộ) đầu nối vào quốc lộ thì có thuộc trường hợp “<i>không phải thực hiện quy định tại các khoản 1, 2, 3 và 4 Điều này</i>” hay không?</p> <p>Kiến nghị sửa như sau “<i>Đối với kết nối giao thông thuộc dự án đầu tư xây dựng đường bộ do Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh là người có thẩm quyền quyết định đầu tư đối với các tuyến Quốc lộ, việc quyết định thiết kế nút giao đầu nối vào quốc lộ đang khai thác thực hiện trong quyết định phê duyệt dự án và không phải thực hiện quy định tại các khoản 1, 2, 3 và 4 Điều này.</i>”</p>	
<p>Điều 4. Cấp phép thi công nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác</p> <p>Bổ sung điểm b khoản 1</p>	Khu QLDB III	<p>Bổ sung nội dung “<i>Hồ sơ khảo sát, thiết kế bản vẽ thi công công trình nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác, bao gồm: thuyết minh thiết kế, bản vẽ thiết kế nút giao đầu nối và bản vẽ hoàn trả kết cấu hạ tầng đường quốc lộ, bản vẽ tổ chức giao thông tại nút giao đầu nối, hồ sơ khảo sát địa hình, địa chất; văn bản/quyết định chấp thuận vị trí đầu nối vào quốc lộ đang khai thác đã được cấp có thẩm quyền chấp thuận thiết kế nút giao đầu nối vào quốc lộ</i>”.</p>	Nghiên cứu tiếp thu
Điểm c Khoản 4 Điều 4	Khu QLDB IV	<p>Đề nghị điều chỉnh điểm c Khoản 4 Điều 4 như sau:</p> <p>c) Hết thời hạn có hiệu lực của giấy phép</p>	Không nhất trí, do Luật Đường bộ không quy định thủ tục gia hạn giấy phép thi công

		thi công mà chưa hoàn thành thi công nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác thì phải thực hiện thủ tục gia hạn giấy phép thi công. Trường hợp có sự thay đổi về thiết kế, quy mô nút giao thì phải thực hiện lại từ đầu thủ tục cấp phép.	
điểm b khoản 2 Điều 4	Các Sở Xây dựng: Lai Châu, Sơn La, Thanh Hóa	Sửa đổi điểm b khoản 2 Điều 4 thành: <i>“Đối với quốc lộ do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý, Sở Xây dựng cấp phép thi công đầu nối vào đường quốc lộ”</i> .	Nhất trí tiếp thu
điểm c khoản 3 Điều 4 và Mẫu số 03 của Phụ lục I	Phòng QL, TCGT	Sửa đổi, bổ sung điểm c khoản 3 Điều 4 Thông tư 41 và Mẫu số 03 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư 41 <i>để cắt giảm, đơn giản hóa TTHC về cấp phép thi công nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác</i> . Việc sửa đổi, bổ sung tập trung vào các nội dung sau: <ul style="list-style-type: none"> - Đơn giản hóa mẫu đơn tại Mẫu số 03 của Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư 41 như sau: điều chỉnh nội dung cam kết “(2) cam kết thực hiện đúng Giấy phép thi công nút giao đầu nối và theo quy định của pháp luật”. - Giảm thời gian giải quyết TTHC từ 07 ngày xuống còn 05 ngày 	Nhất trí tiếp thu
điểm c, khoản 4, Điều 4	Sở XD Quảng Ninh	Theo quy định tại điểm c, khoản 4, Điều 4: Hết thời hạn có hiệu lực của giấy phép thi công mà chưa hoàn thành thi công nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác	Không nhất trí, do Luật Đường bộ không quy định thủ tục gia hạn giấy phép thi công

		<p>thì phải thực hiện lại từ đầu thủ tục cấp phép</p> <p>Đề xuất sửa đổi: “Hết thời hạn có hiệu lực của giấy phép thi công mà chưa hoàn thành thi công nút giao đầu nối vào đường quốc lộ đang khai thác thì phải thực hiện gia hạn giấy phép thi công công trình trên đường bộ đang khai thác. Đối với nút giao có điều chỉnh, thay đổi quy mô, tổ chức giao thông so với hồ sơ kèm theo giấy phép thi công được cấp lần đầu thì phải thực hiện lại thủ tục cấp phép theo quy định”.</p>	
Điều 4	Sở XD Cao Bằng	<p>Những khó khăn vướng mắc về thủ tục hành chính:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Thời gian xử lý hồ sơ (ví dụ: 07 ngày làm việc để chấp thuận thiết kế nút giao đầu nối), nhưng trong thực tế với khối lượng hồ sơ lớn và sự phối hợp giữa nhiều cơ quan, có thể dẫn đến chậm trễ. + Yêu cầu về hồ sơ đề nghị cấp phép thi công khá chi tiết, bao gồm bản vẽ và văn bản kỹ thuật. Việc chuẩn bị đầy đủ và chính xác các loại hồ sơ này là khó khăn đối với một số đơn vị nhỏ hoặc chủ đầu tư cá nhân. <p>Đơn giản hóa hồ sơ, thủ tục hành chính liên quan đến chấp thuận thiết kế và cấp phép thi công, đặc biệt là các dự án có quy mô nhỏ, ít ảnh hưởng.</p>	<p>Nghiên cứu tiếp thu, tuy nhiên cần giảm thời gian thực hiện thủ tục hành chính theo chủ trương của Đảng, Nhà nước.</p>

	Phòng QL, TCGT	Sửa đổi, bổ sung Điều 4 để làm rõ bao quát việc cấp phép thi công đầu nối gồm cả thi công nút giao đầu nối tạm vào đường quốc lộ đang khai thác.	Nhất trí tiếp thu
Điều 4	Sở XD Ninh Bình	Đề nghị làm rõ thêm việc thực hiện cấp phép thi công vào đường quốc lộ đối với dự án đầu tư xây dựng đường bộ do Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Xây dựng, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh là người có thẩm quyền quyết định đầu tư trong Điều 4 Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT.	Đây là quy định trong Luật Đường bộ, không thuộc phạm vi điều chỉnh của Thông tư.
Điều 5. Cấp giấy phép thi công công trình trên đường bộ đang khai thác	Khu QLDB III	Thành phần hồ sơ quy định rõ bản chính hoặc bản sao có công chứng	Nhất trí tiếp thu, đưa vào dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung
Khoản 3, Điều 5	Khu QLDB III	Chính sửa như sau “ <i>Cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép thi công công trình trên đường bộ đang khai thác: Khu Quản lý đường bộ, Sở Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp xã cấp giấy phép thi công công trình trên đường bộ đang khai thác thuộc phạm vi quản lý.</i> ”	Đã được sửa đổi tại Thông tư số 09/2025/TT-BXD ngày 13/6/2025 của Bộ XD
Khoản 5 Điều 5	Khu QLDB IV, Sở XD Quảng Ninh	Khoản 5 Điều 5: Giấy phép thi công có thời hạn không quá 24 tháng, hết thời hạn có hiệu lực của giấy phép thi công mà chưa hoàn thành thi công công trình trên đường bộ đang khai thác thì phải thực hiện thủ tục gia hạn giấy phép thi công. Trường hợp có sự thay đổi về thiết kế, quy mô công trình	Giữ nguyên như dự thảo: do Luật Đường bộ không quy định việc gia hạn giấy phép thi công, việc quy định gia hạn giấy phép thi công sẽ làm phát sinh TTHC

		phải thực hiện lại từ đầu thủ tục cấp phép thi công công trình trên đường bộ đang khai thác.	
điểm a khoản 2, điểm c khoản 4 Điều 5	Phòng QL, TCGT	Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 2, điểm c khoản 4 Điều 5 Thông tư 41 để cắt giảm, đơn giản hóa TTHC về cấp phép thi công công trình trên đường bộ đang khai thác. Việc sửa đổi, bổ sung tập trung vào các nội dung sau: <ul style="list-style-type: none"> - Bãi bỏ yêu cầu “bao gồm thông tin về diện tích công trình trên mặt bằng công trình đường bộ và trong phạm vi đất dành cho đường bộ”; - Giảm thời gian giải quyết TTHC từ 07 ngày làm việc xuống còn 05 ngày làm việc. 	Nhất trí tiếp thu, đưa vào dự thảo Thông tư
khoản 6 vào Điều 5	Phòng QL, TCGT	kiến nghị bổ sung sửa đổi, bổ sung khoản 6 vào Điều 5 để quy định “6. Đối với trường hợp đã cấp phép nút giao đầu nối với đường bộ đang khai thác thì không phải thực hiện thủ tục cấp giấy phép thi công trên đường bộ đang khai thác quy định tại các khoản 1, 2, 3, 4 và 5 Điều này”. Nhằm đơn giản hóa TTHC và bảo đảm tránh chồng chéo về giấy phép thi công.	Nhất trí tiếp thu, đưa vào dự thảo Thông tư
Điều 6. Cung cấp thông tin và cơ chế phối hợp giữa các cơ quan, tổ chức, cá nhân khi thi	Phòng QL, TCGT	kiến nghị bổ sung sửa đổi, bổ sung đoạn đầu khoản 1 Điều 6 Thông tư số 41 như sau: “ 1. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân	Nhất trí tiếp thu, đưa vào dự thảo Thông tư

công trên đường bộ đang khai thác khoản 1 Điều 6		được cấp giấy phép thi công công trình trên đường bộ đang khai thác, <i>thi công đấu nối tạm vào đường bộ đang khai thác:</i> ”.	
Đề nghị bổ sung thêm điểm c khoản 2 Điều 6	Sở XD Ninh Bình	Đề nghị bổ sung thêm điểm c khoản 2 Điều 6: Chủ đầu tư có trách nhiệm thực hiện tháo dỡ, thu hồi hệ thống báo hiệu đường bộ trong phạm vi thi công, nếu không tận dụng phải bàn giao lại cho cơ quan quản lý đường bộ tuyến đường	Việc bàn giao tài sản thực hiện theo quy định pháp luật về quản lý tài sản, không quy định ở Thông tư này
Điều 6	Sở XD Quảng Ninh	Đề nghị bổ sung nội dung: Trước khi triển khai thi công ít nhất 07 ngày, chủ đầu tư phải thông báo mời cơ quan quản lý đường bộ để bàn giao mặt bằng, tài sản đường bộ hiện trạng và thống nhất các nội dung liên quan.	Chưa rõ lý do phải điều chỉnh từ 05 ngày thành 07 ngày, để có cơ sở điều chỉnh, đề nghị không sửa đổi, bổ sung nội dung này
Điểm b, Khoản 1, Điều 6	Sở XD Quảng Ninh	Đề nghị điều chỉnh thành: Thông báo các thông tin quy định tại điểm a khoản này và biện pháp tổ chức giao thông, <i>đảm bảo an toàn giao thông, an toàn công trình</i> cho: <i>Chính quyền địa phương cấp xã, cơ quan quản lý đường bộ</i> , lực lượng CSGT trên tuyến và đăng trên ít nhất 01 phương tiện truyền thông.	Tiếp thu ý kiến, bổ sung UBND cấp xã trong trường hợp đối với các loại đường ngoài đường do UBND cấp xã, đối với thông tin về đảm bảo an toàn giao thông đã quy định tại điểm a khoản này nên không cần nhắc lại
Điều 7. Hồ sơ quy trình bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ	Sở XD Lạng Sơn	Hồ sơ bảo trì ở nhiều tuyến đường cũ chưa đầy đủ; việc bổ sung đòi hỏi nhiều thời gian, nguồn lực và trình độ chuyên môn cao.	Hồ sơ bảo trì được xây dựng trên cơ sở quy định tại Nghị định số 06/2021/NĐ-CP, đề nghị không sửa đổi

<p>Điều 9. Kế hoạch quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ</p>	<p>Các Sở XD: Thanh Hóa, Thái Nguyên</p>	<p>Đề nghị xây dựng quy định chung, cụ thể về công tác Lập, phê duyệt nhu cầu và kế hoạch quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ để các địa phương dễ thực hiện, phù hợp với điều kiện thực tế hiện nay.</p>	<p>Theo quy định tại khoản 2 Điều 37 Luật Đường bộ, UBND cấp tỉnh có trách nhiệm tổ chức quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì đối với các loại đường bộ quy định tại khoản 4 Điều 8 của Luật này và kết cấu hạ tầng đường bộ thuộc phạm vi quản lý. Do đó nội dung cụ thể này do các UBND cấp tỉnh quy định. Không sửa đổi, bổ sung</p>
<p>Điều 9</p>	<p>Khu QLDB III</p>	<p>Bổ sung điểm a khoản 4. <i>Trường hợp cần điều chỉnh, bổ sung danh mục, công việc quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ có trong quyết định nhu cầu bảo trì được Bộ Xây dựng phê duyệt trong tháng 6 hàng năm hoặc trường hợp cần bổ sung công trình sửa chữa đột xuất ngoài điểm b và điểm c khoản 4 Điều này vào kế hoạch quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ đã được phê duyệt, Cục Đường bộ Việt Nam trình Bộ Xây dựng chấp thuận điều chỉnh, bổ sung danh mục, công việc chuẩn bị đầu tư. Đối với điều chỉnh dự án không làm thay đổi tổng mức đầu tư đã được giao và phù hợp với nhu cầu bảo trì đã được phê duyệt, Cục Đường bộ Việt Nam được chủ động quyết định điều chỉnh và báo cáo Bộ Xây dựng kết quả thực hiện. Trường hợp vượt tổng mức đầu tư, Cục Đường bộ Việt Nam</i></p>	<p>Nghiên cứu tiếp thu, chỉnh sửa dự thảo</p>

		<i>trình Bộ Xây dựng xem xét, quyết định.</i>	
Điểm c, khoản 3, Điều 9	Sở XD Cần Thơ	<p>Theo Luật đầu tư công, dự án trước khi phê duyệt phải được bố trí vốn. Tuy nhiên, đối với dự án sửa chữa cho năm kế tiếp thường bố trí vốn vào đầu năm. Do đó, khi phê duyệt trước ngày 31 tháng 12 đồng nghĩa với việc sẽ phê duyệt trước khi dự án được bố trí vốn. Hiện nay, khi lập thủ tục thanh toán chi phí tư vấn, Kho bạc Nhà nước không thống nhất thanh toán do dự án chưa được bố trí vốn.</p> <p>Để tháo gỡ khó khăn trên, đề xuất bỏ quy định thẩm định, phê duyệt dự án, báo cáo kinh tế kỹ thuật sửa chữa công trình, dự toán các công việc trong kế hoạch quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ trước ngày 31 tháng 12 hàng năm .</p>	
Điểm b khoản 4 Điều 9	Khu QLDB III	<p>Cần quy định rõ về việc tổ chức thực hiện đối với công trình sửa chữa đột xuất (có được thực hiện tổ chức đấu thầu trước khi có kế hoạch vốn hay không) hay quy trình thực hiện vẫn như công trình sửa chữa định kỳ.</p>	<p>Kinh phí quản lý bảo trì không sử dụng nguồn vốn đầu tư công mà sử dụng nguồn chi thường xuyên. Việc phê duyệt dự án là cơ sở để lập trình phê duyệt dự toán chi năm sau trước ngày 31 tháng 12 hàng năm, do đó đề nghị giữ nguyên quy định này.</p>
Điểm c khoản 4 Điều 9	Khu QLDB II	<p>Chính phủ đã ban hành Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30/12/2024, Nghị định ban hành nhằm thể chế hóa chủ trương, đường lối, chính sách của Đảng và Nhà nước về đẩy mạnh phân cấp đi đôi với tăng cường</p>	<p>Tiếp thu, đưa vào dự thảo Thông tư</p>

		<p>kiểm tra, giám sát; tăng cường chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ thông tin và đơn giản hóa thủ tục hành chính trong hoạt động đầu tư xây dựng. - Kinh phí bố trí cho công tác sửa chữa định kỳ kết cấu áo đường theo Phụ lục V, Thông tư 41/2024/TT-BGTVT chưa đáp ứng được nhu cầu (chỉ đáp ứng được 30-50% nhu cầu) nên kế hoạch bảo trì hàng năm chưa thể xử lý hết hư hỏng, bất cập về tài sản KCHTGTĐB. Mặt khác, việc phát triển kinh tế của địa phương (xây dựng các khu kinh tế, khu công nghiệp,...) và lưu lượng vận tải ngày càng lớn kết hợp với thời tiết khu vực miền Trung ngày càng phức tạp nên hư hỏng nền, mặt đường phát triển nhanh ngoài dự kiến. Vì vậy, cần nâng hạn mức kinh phí sửa chữa đột xuất theo thẩm quyền của Cục ĐBVN và các Khu QLĐB để kịp thời và chủ động xử lý các trường hợp kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có dấu hiệu xuống cấp, hư hỏng đột xuất để đảm bảo ATGT, ổn định công trình. Đề nghị chỉnh sửa:</p> <p>“c) Trường hợp sửa chữa đột xuất danh mục, công việc quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì có giá trị nhỏ hơn 02 tỷ đồng, Khu Quản lý đường bộ quyết định và tổ chức thực hiện theo quy định;”</p>	
Điểm c Khoản 4 Điều 9	Khu QLĐB IV, Sở XD Phú Thọ	Trường hợp sửa chữa đột xuất danh mục, công việc quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì có giá trị nhỏ hơn 500 triệu	Theo quy định tại khoản 2 Điều 37 Luật Đường bộ, UBND cấp tỉnh có trách nhiệm tổ chức quản lý, vận

		đồng, Khu Quản lý đường bộ, Sở Xây dựng các tỉnh, thành phố quyết định và tổ chức thực hiện theo quy định”	hành, khai thác và bảo trì đối với các loại đường bộ quy định tại khoản 4 Điều 8 của Luật này và kết cấu hạ tầng đường bộ thuộc phạm vi quản lý. Do đó nội dung cụ thể này do các UBND cấp tỉnh quy định. Không sửa đổi, bổ sung
Khoản 3, 4 - Điều 9	Phòng KH-TC	<p>1. Về thẩm quyền trình phê duyệt, phê duyệt điều chỉnh Kế hoạch bảo trì - Khoản 3, 4 - Điều 9:</p> <p>Theo quy định tại Khoản 3,4 - Điều 9 của TT số 41/2024, Cục ĐBVN có trách nhiệm trình Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) phê duyệt, phê duyệt điều chỉnh Kế hoạch bảo trì hàng năm. Tuy nhiên tại mục 6 Quyết định số 18/QĐ-BXD ngày 01/3/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục ĐBVN có nội dung: “<i>Xây dựng trình Bộ trưởng quyết định: ...; kế hoạch quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ theo quy định</i>”.</p> <p>Ngoài ra, theo Điều 32 - Nghị định 06/2021/NĐ-CP quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng, theo đó quy định “<i>3. Kế hoạch bảo trì có thể được sửa đổi, bổ sung trong quá trình thực hiện. Chủ sở hữu hoặc người quản lý sử dụng công trình quyết định việc sửa đổi, bổ sung kế</i></p>	Tiếp thu, sửa đổi Thông tư

		<p><i>hoạch bảo trì công trình xây dựng</i>”.</p> <p>Vì vậy đề nghị sửa đổi, bổ sung theo hướng Cục ĐBVN trình Bộ trưởng phê duyệt và phê duyệt điều chỉnh Kế hoạch bảo trì cho thống nhất.</p>	
Về thời điểm phê duyệt KHBT - Khoản 3 -Điều 9	Phòng KH-TC	<p>Theo quy định hiện hành, trong năm thực hiện kế hoạch (năm hiện tại), thì KHBT điều chỉnh được lập, trình và phê duyệt điều chỉnh không hạn chế số lần trong năm và không quy định thời điểm phê duyệt; tuy nhiên đối với KHBT cho năm sau (phê duyệt lần đầu tiên) được quy định trong thời hạn 15 ngày, kể từ ngày được cấp có thẩm quyền giao dự toán, thu, chi ngân sách; thường cuối tháng 11 đầu tháng 12 mới được giao (NSNN năm 2025 Thủ tướng CP giao 30/11/2024, năm 2024 TTCP giao 10/12/2023), do đó Bộ GTVT thường phê duyệt KHBT cho năm sau vào cuối tháng 12.</p> <p>Kiến nghị sửa đổi đồng bộ với thẩm quyền trình phê duyệt KHBT nêu tại mục 1.</p>	Tiếp thu, sửa đổi Thông tư
Điểm c Khoản 4 Điều 9	Các Sở XD: Phú Thọ, Quảng Ngãi	<p>Điểm c Khoản 4 Điều 9 quy định “Trường hợp sửa chữa đột xuất danh mục, công việc quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì có giá trị nhỏ hơn 500 triệu đồng, Khu Quản lý đường bộ quyết định và tổ chức thực hiện theo quy định”.</p> <p>Đề nghị sửa đổi thành “Trường hợp sửa chữa đột xuất danh mục, công việc quản lý,</p>	Theo quy định tại khoản 2 Điều 37 Luật Đường bộ, UBND cấp tỉnh có trách nhiệm tổ chức quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì đối với các loại đường bộ quy định tại khoản 4 Điều 8 của Luật này và kết cấu hạ tầng đường bộ thuộc phạm vi quản lý. Do đó nội dung

		vận hành, khai thác, bảo trì có giá trị nhỏ hơn 500 triệu đồng, Khu Quản lý đường bộ, Sở Xây dựng các tỉnh, thành phố quyết định và tổ chức thực hiện theo quy định”.	cụ thể này do các UBND cấp tỉnh quy định. Không sửa đổi, bổ sung nội dung này
Điều 10. Báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ	Sở XD Lạng Sơn	<p>Chế độ báo cáo hiện hành được quy định với tần suất khá dày (quý, 6 tháng, năm) gây áp lực lớn cho các địa phương, nhất là trong điều kiện nguồn nhân lực và kinh phí còn hạn chế.</p> <p>Về chế độ báo cáo:</p> <p>Đề nghị Bộ Xây dựng xem xét điều chỉnh quy định về chế độ báo cáo theo hướng tinh gọn, giảm tần suất thực hiện. Cụ thể, chỉ yêu cầu các địa phương thực hiện báo cáo 6 tháng đầu năm và báo cáo năm, thay cho hình thức báo cáo hàng quý, nhằm giảm bớt áp lực cho cơ sở, đồng thời vẫn bảo đảm yêu cầu quản lý, giám sát tình hình thực hiện trên thực tế.</p> <p>Về biểu mẫu và phương thức báo cáo:</p> <p>Đề nghị nghiên cứu, đơn giản hóa hệ thống biểu mẫu, ban hành kèm theo hướng dẫn chi tiết và ví dụ minh họa để các địa phương thuận tiện áp dụng. Đồng thời, cần định hướng chuẩn hóa hệ thống báo cáo điện tử, từng bước thay thế báo cáo thủ công, nhằm nâng cao tính minh bạch, tiết kiệm thời gian và tăng hiệu quả quản lý.</p>	Rà soát để sửa đổi, bổ sung về chế độ báo cáo
Điều 10	Sở Xây dựng Quảng Ngãi	Xem xét điều chỉnh, bổ sung một số quy định trong Thông tư theo hướng:	Về hệ thống đường địa phương được thực hiện theo quy định của

		Đơn giản hóa thủ tục hành chính, đặc biệt là hệ thống biểu mẫu, báo cáo áp dụng đối với cấp xã; rút gọn các quy trình kỹ thuật không cần thiết để phù hợp với năng lực tổ chức thực hiện tại địa phương.	UBND cấp tỉnh theo quy định tại khoản 2 Điều 37 Luật Đường bộ nên không sửa đổi, bổ sung nội dung này. Đã điều chỉnh biểu mẫu, tần suất báo cáo.
<p>Điều 11. Giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì công trình kết cấu hạ tầng đường bộ theo chất lượng thực hiện; thời hạn hợp đồng bảo trì theo chất lượng thực hiện; lập hồ sơ và ghi chép kết quả bảo dưỡng kết cấu hạ tầng đường bộ</p> <p>Khoản 4, Điều 11</p>	Khu QLDB II	<p>Do kinh phí bố trí cho công tác sửa chữa định kỳ kết cấu áo đường theo Phụ lục V, Thông tư 41/2024/TTBGTVT chưa đáp ứng được nhu cầu (VD: bê tông nhựa là 5 năm cho lớp áo đường; 15 năm cho toàn bộ kết cấu móng, mặt đường;...) nên tình trạng mặt đường hư hỏng rạn nứt, lún lõm rất lớn, khó đáp ứng được yêu cầu kỹ thuật theo mức độ đáp ứng tại Phụ lục IV, Thông tư 41/2024/TT-BGTVT khi thực hiện nghiệm thu Công tác QL,BDTX đường bộ theo chất lượng thực hiện.</p> <p>Đề nghị nghiên cứu, hướng dẫn, quy định cụ thể trong Thông tư điều kiện áp dụng công tác nghiệm thu QL,BDTX theo chất lượng thực hiện; những trường hợp nào thì áp dụng theo khối lượng thực hiện để các Khu QLDB có cơ sở phân loại, trình Cục ĐBVN xem xét, quyết định hình thức bảo trì theo chất lượng thực hiện hoặc bảo trì theo khối lượng thực tế.</p>	Việc áp dụng hình thức bảo trì là do Cục ĐBVN quyết định trên cơ sở thực trạng tuyến đường do các Khu QLDB đề xuất, không quy định cụ thể trong Thông tư dẫn đến khó khăn vướng mắc trong quá trình thực hiện.
Điều 11, Khoản 4	Các Sở XD: Cao Bằng, Khánh Hòa	Hiện nay tại địa phương nhiều tuyến đường được giao quản lý chưa được đầu tư đồng bộ, đầy đủ (chưa vào cấp) nên việc quy	Nghiên cứu tiếp thu, chỉnh sửa dự thảo Thông tư

		<p>định nghiệm thu theo chất lượng là rất khó khăn, không khả thi.</p> <p>Cần bổ sung thêm quy định nghiệm thu kết quả bảo trì công trình kết cấu hạ tầng đường bộ “<i>theo khối lượng thực hiện</i>” phù hợp với hiện trạng thực tế của các tuyến đường.</p>	
Khoản 5, Điều 11	Sở XD Quảng Ninh	<p>Đề nghị điều chỉnh thành:</p> <p>Thời hạn thực hiện đối với hợp đồng đấu thầu dịch vụ công tác bảo dưỡng thường xuyên công trình thuộc tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ không quá 03 năm. <i>Trong quá trình nghiệm thu, thanh toán khối lượng công tác bảo dưỡng thường xuyên, phải giảm trừ khối lượng các hạng mục nằm trong phạm vi các dự án đầu tư cải tạo, nâng cấp, mở rộng hoặc dự án sửa chữa tuyến đường.</i> Khi nhà nước thay đổi về định mức, đơn giá nhân công, tiêu chuẩn và các thay đổi khác theo quy định của pháp luật, các bên thỏa thuận điều chỉnh lại hợp đồng theo các điều khoản quy định trong hợp đồng đã ký kết.</p>	Việc giảm trừ khối lượng khi nghiệm thu là trách nhiệm của Bên A, đề nghị gửi nguyên dự thảo
Điều 11	Sở XD Khánh Hòa	Công tác Bảo dưỡng thường xuyên tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là việc thực hiện hoạt động bảo trì đường bộ (công tác quản lý, bảo dưỡng đường bộ) một cách thường xuyên, liên tục và kịp thời nhằm duy trì hoạt động tốt tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đảm bảo giao thông thuận	Đề nghị giữ nguyên do chưa rõ hiệu quả việc sửa đổi

		<p>lợi, an toàn thông suốt và mỹ quan trên hệ thống giao thông đường bộ.</p> <p>- Để thực hiện tốt công tác Bảo dưỡng thường xuyên tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, Nhà thầu thực hiện phải bố trí đầy đủ nhân lực, cơ sở vật chất, trang thiết bị máy móc... để thực hiện đầy đủ công tác quản lý, bảo dưỡng đường bộ để thực hiện trách nhiệm của đơn vị bảo dưỡng thường xuyên, vận hành khai thác công trình đường bộ được quy định hợp đồng quản lý, bảo dưỡng thường xuyên, vận hành khai thác công trình (Tổ chức sửa chữa, khắc phục các hư hỏng, xuống cấp của công trình đường bộ, Tham gia xử lý tai nạn giao thông, xử lý khắc phục ùn tắc giao thông, sự cố mất an toàn giao thông, sự cố xảy ra đối với công trình đường bộ; tham gia xử lý khắc phục bão lũ theo quy định; phối hợp với người quản lý sử dụng công trình đường bộ, cơ quan quản lý đường bộ, chính quyền địa phương và công an trong công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên, vận hành khai thác công trình, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; báo cáo định kỳ hàng tháng cho người quản lý, sử dụng công trình đường bộ các nội dung: việc thực hiện công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên, vận hành khai thác trong tháng; công tác sửa chữa khắc phục các hư hỏng, Tình trạng kỹ thuật của các hạng mục</p>	
--	--	---	--

		<p>công trình, các hiện tượng hư hỏng, xuống cấp, Các vụ tai nạn giao thông, nguyên nhân gây tai nạn giao thông, hậu quả do tai nạn giao thông gây ra, Các vụ vi phạm kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phát sinh trong tháng, các vụ đã xử lý, chưa xử lý...)</p> <p>- Công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên đường bộ đòi hỏi nguồn nhân lực dồi dào, có kinh nghiệm trong việc thực hiện công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên đường bộ; Hạt trưởng, nhân viên tuần đường phải được đào tạo có Chứng chỉ chuyên môn, nhân công duy tu sửa chữa phải có năng lực kinh nghiệm, cơ sở vật chất (trụ sở Nhà hạt quản lý) trên các tuyến đường quản lý, thiết bị, máy móc phải chuẩn bị đầy đủ và sẵn sàng đáp ứng cho mọi tình huống... Do vậy, thời gian thực hiện hợp đồng Bảo dưỡng thường xuyên đường bộ càng lâu thì Nhà thầu có thể chủ động trong hợp đồng lao động dài hạn, tránh việc hợp đồng lao động theo thời vụ không đảm bảo tiêu chuẩn, kinh nghiệm, sự gắn bó của người lao động; đảm bảo hiệu quả đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị phục vụ công tác Bảo dưỡng thường xuyên đường bộ... Ngoài ra, Nhà thầu có thể chủ động ứng dụng công nghệ, vật liệu mới vào công tác BDTX sao cho tiết kiệm, hiệu quả mà vẫn đảm bảo duy trì tình trạng đường theo yêu cầu</p>	
--	--	--	--

		<p>Sửa đổi thời hạn thực hiện đối với hợp đồng đấu thầu dịch vụ công bảo dưỡng thường xuyên công trình thuộc tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ “không quá 05 năm”</p>	
<p>khoản 1 Điều 11</p>	<p>Sở Xây dựng Quảng Ngãi</p>	<p>Theo khoản 1 Điều 11 Thông tư quy định “Bảo trì thực hiện theo chất lượng thực hiện được áp dụng đối với hoạt động bảo dưỡng thường xuyên công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường bộ; việc giám sát công tác bảo dưỡng thường xuyên được thực hiện thông qua tuần kiểm và kiểm tra, giám sát của người quản lý, sử dụng đường bộ; công tác nghiệm thu kết quả bảo trì công trình kết cấu hạ tầng đường bộ theo chất lượng thực hiện theo tháng hoặc quý”; tuy nhiên, thực tế hiện nay nhiều tuyến đường bộ địa phương đã đưa vào khai thác sử dụng từ rất lâu (trên 10 năm), nhưng do nguồn kinh phí hạn chế, nhiều địa phương chưa bố trí kinh phí để thực hiện công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên nên dẫn đến tình trạng kết cấu mặt đường hư hỏng, xuống cấp. Vì vậy, áp dụng hoạt động bảo dưỡng thường xuyên công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường bộ theo chất lượng thực hiện và kết quả đầu ra rất khó thực hiện.</p> <p>Đối với việc áp dụng hoạt động bảo dưỡng thường xuyên công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường bộ theo chất lượng thực hiện và kết quả đầu ra.</p>	<p>Theo Nghị định số 44/2024/NĐ-CP, địa phương tự quyết định việc áp dụng theo theo chất lượng thực hiện và kết quả đầu ra hoặc theo khối lượng thực hiện để phù hợp với thực tế do đó không cần quy định tại Thông tư này.</p>

		Đề nghị giao địa phương tự quyết định việc áp dụng theo theo chất lượng thực hiện và kết quả đầu ra hoặc theo khối lượng thực hiện để phù hợp với thực tế và kinh phí thực hiện của từng địa phương.	
Đề xuất bổ sung khoản 4a (sau khoản 4)	Sở Xây dựng Cà Mau	- Đề xuất bổ sung khoản 4a (sau khoản 4) vào Điều 11 với nội dung “ <i>4a. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định áp dụng hình thức bảo trì theo chất lượng thực hiện hoặc bảo trì theo khối lượng thực tế đối với hoạt động bảo dưỡng thường xuyên công trình thuộc tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ do địa phương quản lý</i> ”.	Theo Nghị định số 44/2024/NĐ-CP, địa phương tự quyết định việc áp dụng theo theo chất lượng thực hiện và kết quả đầu ra hoặc theo khối lượng thực hiện để phù hợp với thực tế do đó không cần quy định tại Thông tư này.
Điều 12. Thời hạn sử dụng công trình, thời hạn sửa chữa định kỳ Sửa đổi khoản 1	Khu QLDB III	Phụ lục V chỉ mang tính tham khảo, dựa trên các giả định thiết kế. Thực tế khai thác (lưu lượng, tải trọng, điều kiện khí hậu) có thể khác biệt, làm tuổi thọ công trình thay đổi. Việc ưu tiên kết quả kiểm định, đánh giá hiện trạng thực tế sẽ giúp xác định thời điểm sửa chữa một cách khoa học, tối ưu hóa chi phí và đảm bảo an toàn, tránh sửa chữa quá sớm gây lãng phí hoặc quá muộn gây mất an toàn. Kiến nghị sửa đổi “..Trường hợp quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng, nhiệm vụ thiết kế xây dựng công trình không quy định, thời hạn sửa chữa định kỳ được xác định trên cơ sở kết quả kiểm định, đánh giá hiện trạng công trình hoặc xác định theo Phụ lục V ban hành kèm theo	Việc ưu tiên sẽ được xác định khi thực hiện, không quy định cụ thể gây khó khăn khi thực hiện, Không sửa đổi nội dung này

		<p>Thông tư này... Ưu tiên áp dụng kết quả kiểm định, đánh giá thực tế làm cơ sở xác định thời hạn sửa chữa định kỳ."</p>	
<p>Điều 19. Sử dụng đất gắn với tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ</p>	<p>Sở XD Lạng Sơn</p>	<p>Đề nghị sửa đổi, bổ sung nội dung về công tác tuân đường theo hướng mở rộng thẩm quyền xử lý. Hiện nay, tại điểm b, khoản 1, Điều 19 quy định: "...b) <i>Phối hợp với người thực hiện công tác tuân kiểm được quy định tại khoản 2 Điều 20 Thông tư này lập biên bản xác nhận các hành vi vi phạm quy định về quản lý, sử dụng và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ;...</i>"</p> <p>Đề nghị xem xét điều chỉnh thành: "b) <i>Phối hợp và đề nghị UBND cấp xã nơi xảy ra hành vi vi phạm trực tiếp xử lý theo quy định hoặc người thực hiện công tác tuân kiểm được quy định tại khoản 2 Điều 20 Thông tư này lập biên bản xác nhận các hành vi vi phạm quy định về quản lý, sử dụng và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ;...</i>"</p> <p>Việc điều chỉnh này sẽ bảo đảm tính khả thi, khắc phục những khó khăn trong bối cảnh lực lượng Thanh tra giao thông đã giải thể.</p> <p>4. Về thẩm quyền xử lý, cưỡng chế vi phạm:</p> <p>Đề nghị Bộ Xây dựng sớm có hướng dẫn rõ ràng, cụ thể về thẩm quyền xử lý, cưỡng chế đối với các hành vi vi phạm hành lang an</p>	<p>Tiếp thu, sửa đổi</p>

		toàn giao thông đường bộ trong điều kiện thay đổi cơ cấu tổ chức hành chính (Sở Giao thông vận tải sáp nhập với Sở Xây dựng, UBND cấp huyện không còn). Đây là cơ sở quan trọng để các địa phương có căn cứ triển khai thực hiện, bảo đảm thống nhất, tránh chồng chéo hoặc bỏ trống trong công tác quản lý.	
	Sở XD Lạng Sơn	Sau khi Thanh tra giao thông bị giải thể, hiện nay không còn lực lượng chuyên trách phối hợp xử lý vi phạm hành lang an toàn giao thông; đồng thời UBND cấp huyện đã dừng hoạt động kể từ ngày 01/7/2025, dẫn đến thẩm quyền xử phạt, cưỡng chế chưa rõ ràng. Bên cạnh đó, một số viện dẫn trong Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT không còn phù hợp do thay đổi cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý nhà nước, khi Sở Giao thông vận tải đã sáp nhập với Sở Xây dựng và Bộ Giao thông vận tải đã sáp nhập với Bộ Xây dựng. Đây là những bất cập cần được kịp thời điều chỉnh để phù hợp với thực tiễn.	Nội dung này thuộc quy định tại Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường bộ, đã điều chỉnh các tổ chức liên quan
Điều 20. Tuân kiểm phục vụ quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì đường bộ	Sở XD Cà Mau	Về quy định về tuân kiểm: Đối với hệ thống đường do địa phương quản lý, việc thực hiện tuân kiểm phải sử dụng cán bộ công chức thuộc phòng chuyên môn của Sở Xây dựng hoặc UBND cấp xã về quản lý kết cấu hạ tầng để thực hiện công việc tuân kiểm, trong khi biên chế của phòng chuyên môn còn hạn chế dẫn đến rất khó khăn trong việc xử lý	Đối với tuân kiểm, Thông tư 41 không quy định phải là công chức, đề nghị Sở XD Cà Mau tham mưu UBND tỉnh ban hành quy định phù hợp trách nhiệm của UBND tỉnh đối với đường địa phương theo quy định của Luật Đường bộ

		<p>các công việc chung của phòng chuyên môn. Do đó, đề xuất hướng dẫn cụ thể về nội dung tuần kiểm đối với hệ thống đường do địa phương quản lý, trong đó quy định cụ thể về tiêu chuẩn cán bộ tuần kiểm, thực hiện kiêm nhiệm hay chuyên trách, thành lập “đội” hay “tổ” thuộc phòng chuyên môn; chế độ, chính sách cho cán bộ tuần kiểm... để địa phương có cơ sở để thực hiện.</p>	
	Khu QLDB I	<p>Hướng dẫn chi tiết cho các điều 13, 17, 18, 21 của Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2025 của Chính phủ.</p> <p>Trong đó lưu ý chi tiết nội dung “<i>khi cần đào, khoan, cắt, xẻ quốc lộ cấp III trở lên</i>” tại khoản a, điểm 2, điều 18 từ “<i>quốc lộ</i>” cần chỉ rõ là nền đường, mặt đường hay bao gồm cả phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ và hành lang an toàn đường bộ.</p>	Thông tư không có nội dung này
Điểm b, Khoản 1, Điều 19	Khu QLDB II	<p>Bắt buộc Tuần đường phải phối hợp với Tuần kiểm để lập Biên bản xác nhận các hành vi vi phạm dẫn đến không kịp thời.</p> <p>“Lập biên bản xác nhận các hành vi vi phạm quy định về quản lý, sử dụng và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; kịp thời báo cáo UBND cấp xã, người quản lý, sử dụng đường bộ xử lý.”</p>	Theo quy định, tuần đường không có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính; đã điều chỉnh dự thảo Thông tư phù hợp dự thảo Nghị định xử phạt vi phạm hành chính lĩnh vực đường bộ
Điều 19, 20	Sở XD Cao Bằng	Chưa có tiêu chí cho đường địa phương	Nội dung này thuộc trách nhiệm của UBND tỉnh

Điểm b, khoản 2, Điều 20	Khu QLDB I	Theo điểm b, khoản 2, Điều 20 Tuần kiểm phục vụ quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì đường bộ. Đối với lực lượng Tuần kiểm của Văn phòng như hiện tại việc xử lý yêu cầu tổ chức, cá nhân chấm dứt hành vi vi phạm và khắc phục hậu quả do vi phạm gây ra là rất khó khăn cần hướng dẫn cụ thể và trách nhiệm của các Lực lượng chính quyền địa phương;	đã điều chỉnh dự thảo Thông tư phù hợp dự thảo Nghị định xử phạt vi phạm hành chính lĩnh vực đường bộ
Điều 20	Khu QLDB I	Bổ sung thêm nội dung quy định rõ thẩm quyền của các Khu Quản lý đường bộ về công tác quản lý nhà nước đối với các dự án BOT, đặc biệt là các dự án do Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam quản lý, vận hành, khai thác và các chế tài xử lý khi Nhà đầu tư/Doanh nghiệp dự án không thực hiện các yêu cầu của cơ quan quản lý đường bộ.	Nội dung này thuộc Nghị định xử phạt vi phạm hành chính lĩnh vực đường bộ
Mẫu số 01, 03 – Phụ lục 1 và mẫu số 01 – Phụ lục 2 về Đơn đề nghị cấp phép	Khu QLDB IV	Đề nghị bổ sung thông tin: Địa chỉ liên hệ..., số điện thoại..., mã số thuế, hộp thư điện tử vào các Đơn đề nghị cấp phép để phù hợp với thông tin trên cổng thông tin điện tử một cửa của Bộ Xây dựng.	Nghiên cứu tiếp thu, chỉnh sửa dự thảo
Thông tư chưa quy định về nội dung gia hạn giấy phép thi công	Khu QLDB IV	Đề nghị bổ sung mẫu Đơn gia hạn giấy phép thi công và mẫu văn bản chấp thuận gia hạn GPTC	Như đã giải trình ở trên, không có thủ tục gia hạn nên không có mẫu đơn
Phụ lục 3, Mẫu số 01- Nhu cầu/Kế hoạch bảo trì	Phòng KH-TC	Đề nghị giản lược bớt nội dung (các hàng ngang) công tác được liệt kê trong Bảo dưỡng, vận hành, khai thác và Công tác khác	Nhất trí tiếp thu

		(nội dung các hàng nên giữ theo Thông tư số 41/2021/TT-BGTVT).	
Phụ lục IV	Sở XD Khánh Hòa	<p>Về Quy định về tiêu chí giám sát, nghiệm thu, phương pháp đánh giá, khấu trừ kinh phí hoạt động bảo dưỡng thường xuyên công trình thuộc tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ theo chất lượng thực hiện:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vết rãnh đòi hỏi không được có rác, lá cây, bùn đất, cây cỏ (rãnh kín 1 lần/năm), tiêu chí này không thể thực hiện được với quá trình khai thác liên tục ngoài trời. Vì vậy đề xuất tiêu chí này nên thay đổi cho phù hợp điều kiện khai thác, chẳng hạn “đảm bảo không đọng nước, thoát nước tốt khi trời mưa”. - Cần gộp lại thành một tiêu chí chung đối với tiêu chí 4.2 và tiêu chí 4.7 liên quan đến việc phát quang, cắt cỏ và hệ thống cây xanh nhằm phù hợp hơn với điều kiện thời tiết vùng miền và phù hợp với yêu cầu khai thác. 	Tiếp thu ý kiến chỉnh sửa quy định về rãnh có gia cố. Về tiêu chí 4.2 và 4.7 đề nghị giữ nguyên để thuận lợi trong quá trình thực hiện
Phụ lục IV	Sở XD Cà Mau	<p>Đề xuất bổ sung nội dung hướng dẫn cụ thể tại mục A (Quy định về giám sát) trong phần II Phụ lục IV. Lý do: tại điểm b khoản 1 trong mục A có nội dung: “<i>b) Trường hợp không có đủ biên chế và năng lực thực hiện nhiệm vụ giám sát hoạt động bảo dưỡng thường xuyên công trình thuộc tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ theo chất</i></p>	Nội dung về chi phí không thuộc phạm vi điều chỉnh của Thông tư, đề nghị giữ nguyên

		<p><i>lượng thực hiện của nhà thầu, cơ quan được giao quản lý tài sản có thể giao Ban Quản lý dự án có đủ năng lực để tổ chức thực hiện hoạt động giám sát hoặc giao tư vấn giám sát thực hiện trong trường hợp được thuê tư vấn giám sát. Chi phí giám sát việc thực hiện bảo dưỡng thường xuyên do cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định".</i> Do hiện tại phần lớn ở địa phương chưa có Ban Quản lý dự án bảo trì, còn nếu giao đơn vị tư vấn giám sát thì chi phí giám sát việc thực hiện bảo dưỡng thường xuyên hiện tại chưa được cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định nên chưa có cơ sở để tính chi phí giám sát, dẫn đến rất khó khăn cho địa phương trong việc thực hiện công tác này.</p>	
Phụ lục IV và Phụ lục VIII	Sở XD Thanh Hóa	<p>Đề nghị thay cụm từ “điểm đen” tại Phụ lục IV và Phụ lục VIII thành “điểm hay xảy ra tai nạn giao thông”</p>	Nhất trí tiếp thu
Phụ lục IV	Khu QLĐB II	<p>Đề nghị quy định cụ thể, chi tiết hơn cách thức chấm điểm, khấu trừ điểm cho hợp lý với gói thầu nghiệm thu theo chất lượng thực hiện hoạt động QL,BDTX KCHTGTĐB. Đề xuất theo hướng:</p> <p>“- Nhà thầu có thực hiện nhưng để xảy ra từ 03 lỗi trở lên trong các lỗi ở phần sau (<i>chiếm 50-60% chiều dài hoặc khối lượng tài sản đoạn tuyến/gói thầu</i>) thì đánh giá tối đa 25% số điểm của tiêu chí;</p>	<p>Việc đáp ứng tiêu chí thuộc trách nhiệm của nhà thầu theo quy định hợp đồng, đề nghị giữ nguyên dự thảo</p>

		<p>- Có thực hiện nhưng để xảy ra 02 lỗi trong các lỗi trên (<i>chiếm 30-40% chiều dài hoặc khối lượng tài sản đoạn tuyến/gói thầu</i>): số điểm chấm là 50% số điểm tối đa của tiêu chí;</p> <p>- Có thực hiện nhưng để xảy ra 01 lỗi trong các lỗi trên (<i>chiếm 10-20% chiều dài hoặc khối lượng tài sản đoạn tuyến/gói thầu</i>): số điểm chấm là 75% số điểm tối đa của tiêu chí;”</p>	
Mẫu số 01 Phụ lục IV	Khu QLDB III	<p>Bổ sung các tiêu chí giám sát, nghiệm thu, phương pháp đánh giá chi tiết đối với Hàm đường bộ. Hiện nay Thông tư chỉ quy định tiêu chí đánh giá chi tiết đối với đường, cầu, hệ thống ATGT nhưng chưa Hàm đường bộ. Lý do bổ sung: Tăng cường ứng dụng công nghệ, minh bạch hóa công tác nghiệm thu. Đây là đề xuất mang tính khuyến khích, phù hợp với xu thế chuyển đổi số, giúp nâng cao hiệu quả, giảm thiểu nhân lực và chi phí đi lại. Dữ liệu hình ảnh, video cũng là bằng chứng khách quan, hữu ích cho công tác thanh tra, kiểm tra và giải quyết tranh chấp (nếu có).</p>	<p>Đã quy định cho công tác hàm tại điểm 5.8 mục A và điểm 5.9 mục B</p>
Bổ sung nội dung điểm c mục II.B.2 Phụ lục IV	Khu QLDB III	<p>c) Người tham gia nghiệm thu chịu trách nhiệm cá nhân về kết quả thực hiện công việc của mình. Việc nghiệm thu có thể được hỗ trợ bởi các thiết bị ghi hình, flycam hoặc các công nghệ khác để đảm bảo tính khách</p>	<p>Thống nhất bổ sung công cụ hỗ trợ, ứng dụng công nghệ thông tin.</p>

		quan, minh bạch và lưu trữ được bằng chứng nghiệm thu.	
Bổ sung nội dung mục IV.2 Phụ lục IV	Khu QLDB III	Lý do bổ sung: Tránh trường hợp nhà thầu bỏ bê công việc trong 01 tháng, chấp nhận bị điểm thấp, sau đó làm tốt trong 02 tháng còn lại. Việc này đảm bảo công tác bảo dưỡng phải được duy trì liên tục, đều đặn “Trường hợp nghiệm thu theo từng tháng thứ 1, 2 và 3 trong một quý và thanh toán theo quý thì tỷ lệ tiền được thanh toán (viết tắt là TTL) của quý bằng trung bình cộng của TTL của 3 tháng đó. Tuy nhiên, nếu có bất kỳ tháng nào trong quý có tổng điểm dưới 50 điểm (không được thanh toán), nhà thầu có trách nhiệm khắc phục toàn bộ các tồn tại của tháng đó. Kết quả khắc phục sẽ được kiểm tra trước khi tiến hành nghiệm thu quý. Nếu không khắc phục, điểm của tháng đó vẫn được tính là 0 khi xác định TTL trung bình của quý.	<ul style="list-style-type: none"> - Sửa “Trường hợp nghiệm thu theo từng tháng thứ 1, 2 và 3 trong một quý và thanh toán theo quý thì tỷ lệ tiền được thanh toán (viết tắt là TTL) của quý bằng trung bình cộng của TTL của 3 tháng đó”. - Đối với tháng không đạt đã quy định tại điểm 1 mục IV.
Phụ lục IV	Khu QLDB III	Bổ sung quy định tần suất và định mức áp dụng bảo dưỡng đèn chiếu sáng, tín hiệu giao thông Ngoài ra, đề nghị bổ sung quy định cụ thể về tần suất phải thử tải hoặc kiểm định cầu tùy thuộc vào loại kết cấu và tuổi thọ công trình cầu	Không rõ nội dung góp ý, không thuộc phạm vi điều chỉnh của Thông tư

IV. Thông tư sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 22/2014/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn xây dựng quy trình vận hành, khai thác bến phà, bến khách ngang sông sử dụng phà một lối chở hành khách và xe ô tô

Không có ý kiến			
-----------------	--	--	--